



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (I)
PART II—Section 3—Sub-section (I)

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं० 336]

नई दिल्ली, मंगलवार, जून 27, 1989/आषाढ़ 6, 1911

No. 336]

NEW DELHI, TUESDAY, JUNE 27, 1989/ASADHA 6, 1911

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या दी जाती है जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में
रखा जा सके

Separate Paging is given to this Part in order that it may be filed as a
separate compilation

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय

अनुसूची

(पत्तन पत्र)

मुरगाव पत्तन न्याम (खतरनाक/जोखिम भरे माल से भरे फ्रेट
कंटेनरों की क्लार्ई) विनियम, 1988

अधिसूचना

नई दिल्ली, 27 जून, 1989

प्रमुख पत्तन न्याम अधिनियम, 1963 की धारा 124(2) के साथ
पठित धारा 123 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए मुरगाव पत्तन
न्याम निम्नलिखित विनियम बनाती है :

1 संक्षिप्त नाम और लागू होने वाले दिनों की मुरगाव
पत्तन न्याम (खतरनाक/जोखिम भरे माल से भरे फ्रेट कंटेनरों
की क्लार्ई) विनियम, 1988 कहा जाएगा।

(ख) ये विनियम केन्द्रीय सरकार के अनुमोदन सरकार के राजपत्र में
प्रकाशित तारीख से लागू होंगे।

2 परिभाषाएं — इन विनियमों में जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो,

(1) प्रमुख पत्तन न्याम अधिनियम के अन्तर्गत मंत्रालय द्वारा अधिसूचित प्रमुख
पत्तन है।

या का वि 618(अ) — महापद्म नाम अधिनियम, 1963 (1963
का 39वां) की धारा 132 की उपधारा (1) के साथ पठित धारा 124 की
उपधारा (1) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, केन्द्रीय सरकार
एवंद्वारा मुरगाव पत्तन के न्यामियों के मध्य द्वारा उक्त अधिनियम की
धारा 123 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, बनाए गए तथा
श्रीवा सरकार के राजपत्र दिनांक 23 दिसम्बर, 1988 तथा 30 दिसम्बर,
1988 में प्रकाशित किए गए तथा इस अधिसूचना की सफल अनुसूची में
यथानिर्दिष्ट मुरगाव पत्तन न्याम (खतरनाक/जोखिम वाले कार्गो वाले
फ्रेट कंटेनरों के मचालन) विनियम, 1988 का अनुमोदन करती है।

[पाठ्यम पी आर -16012/3/89-पी जी]

मन्त्रि आराधन, सचिव मन्त्रि

(2) खतरनाक माल के लिए "फ्रेट कंटेनर" को इसके आगे "कंटेनर" कहा जाएगा जिसका अर्थ है एक अथवा इससे अधिक परिचिहृत प्रणाली जिसके द्वारा खतरनाक माल को ढेकने के लिए खासकर डिजाइन किया और बनाया गया परिचिहृत उपकरण की वस्तु।

टिप्पणी :- खतरनाक/जोखिम भरे माल ले जाने के लिए उपयोग में लगे जाने वाले कंटेनर इसका मजबूत होना चाहिए कि इन्हें उपयोग के लिए काम में लगायी गई परिस्थितियों का सामना करने में सक्षम हों और इनका उचित और नियमित रूप में अनुरक्षण किया जाना होगा।

(3) "बंद कंटेनर" का अर्थ ऐसा कंटेनर जिसमें बगल अथवा भिरेवाले दीवार के केवल एक अथवा इतने अधिक दरवाजे में माल लोदा जा सके।

(4) "ओपन टॉप कंटेनर" का अर्थ ऐसा कंटेनर जिसमें तल, बगल और मिया, टब आदि और कोई छाजन नहीं।

(5) "टेक कंटेनर" का अर्थ आवश्यक परिस्थितियों के अनुसार मरल पदार्थ और गैस को बल्क में ले जाने और विनिरण करने के लिए खासकर बनाया गया कंटेनर।

(6) "प्लेटफार्म कंटेनर" का अर्थ एक प्रकार का प्लेटफार्म जिगकी बाहरी कुल लम्बाई और चौड़ाई सीरीज/कंटेनरों के तल की लम्बाई और चौड़ाई के बराबर हो और इन कंटेनरों में ऊपर और तल के भिरे पर लगाये फ्लिटर से सज्जित हों, ताकि कुछ इसी प्रकार के सुरक्षित और माल उठाने के उपकरणों का उपयोग किया जा सके।

(7) "कंटेनर स्पेग" का अर्थ एक टी. ई. यू. के बराबर एक कंटेनर द्वारा घेरी गई जगह एक टी. ई. यू. का माप 6.1 मी. × 2.4 मी. × 2.4 मी. है। इस दूरी को एक स्पटल कंटेनर अथवा कंटेनरों द्वारा घेरा जा सकता है।

(8) "कंटेनर पार्किंग यार्ड" का अर्थ वह यार्ड है जहाँ कंटेनरों का भण्डारण किया जाता है।

(9) "कंटेनर टुलार्ड उपकरण" का अर्थ कंटेनरों की सुरक्षित टुलार्ड के लिए उपयोग में लाये जाने वाले उपकरण जैसे कि ट्रान्सफर क्रैन्स टॉपमिस्ट ट्रक, फोर्कलिफ्ट ट्रक अथवा कंटेनरों को उठाने के लिए विशेष प्रकार के साधनों से सज्जित कोई अन्य उपकरण।

(10) "कंटेनर जहाज" का अर्थ एक ऐसा जहाज जिसके निचले अथवा ऊपरी डेक पर कंटेनरों को लाया जाता है और ब्रेक बल्क माल को ढोने के कंटेनर जहाज भी इसमें शामिल है।

(11) "खतरनाक माल शेड" का अर्थ ऐसा शेड जिसे खासकर खतरनाक/जोखिम भरे माल को रखने के लिए बनाया गया हो।

(12) "ग्राय. एम. घो. (ग्राय. एम. सी. घो.)" का अर्थ अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन है।

(13) "ग्राय. एम. घो. कोड" का अर्थ अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक माल के बारे में अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन द्वारा प्रकाशित आचरण संहिता है।

(14) "लाभना और उतारना" का अर्थ जहाज पर कंटेनर को रखना और वहाँ से उसे हटाना है।

(15) "पैकेजिंग" का अर्थ खतरनाक माल रखने के लिए आधान और खतरनाक/जोखिम भरे माल से भरे आधान।

(16) "पैकिंग और अनपैकिंग" का अर्थ खतरनाक/जोखिम भरे माल के पैकेजों को कंटेनर में रखना और उसमें से हटाना है।

(17) "स्टैफिंग और डिस्टैफिंग" का अर्थ कंटेनर को माल से भरना और कंटेनर से माल निकालना।

(18) "ट्रान्सपोर्ट ट्राक्टर ट्रेलर" का अर्थ गडक द्वारा माल ले जाने के लिए ट्रान्सपोर्ट ट्रेक्टर के साथ ट्रेलर को जोड़कर स्थायी अथवा अस्थायी रूप में बनाया गया ट्रान्सपोर्ट ट्राक्टर ट्रेलर है।

3 खतरनाक/जोखिम भरे माल — इस विनियम के प्रयोजन के लिए खतरनाक/जोखिम भरे माल में पार्श्व दृष्टि समुद्री संगठन, लंदन द्वारा अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक माल संहिता द्वारा वर्गीकृत सभी वस्तुएं इसमें शामिल हैं।

4 खतरनाक/जोखिम भरे माल का वर्गीकरण — इस विनियम के प्रयोजन के लिए खतरनाक/जोखिम भरे माल को निम्नलिखित श्रेणियों में बांट दिया गया है। इन श्रेणियों का पारस्परिक आग, एम. टी. सी. संहिता वर्गीकरण है।

श्रेणी 1	विस्फोटक
श्रेणी 2	गैस; मसोदित; राग के अग्रित तत्त्व द्वारा पुनर्जाले
श्रेणी 3	ज्वलनशील तरल पदार्थ
श्रेणी 4.1	ज्वलनशील घन पदार्थ
श्रेणी 4.2	लगातार दहनशील पदार्थ
श्रेणी 4.3	पानी के सम्पर्क से ज्वलनशील गैस छोड़ने वाले पदार्थ
श्रेणी 5.1	आक्सीकर पदार्थ
श्रेणी 5.2	कार्बनिक परऑक्साइड
श्रेणी 6.1	विषैले (विषैले) पदार्थ
श्रेणी 6.2	संक्रामक पदार्थ
श्रेणी 7	रेडियोएक्टिव पदार्थ
श्रेणी 8	संक्षारक
श्रेणी 9	विविध खतरनाक पदार्थ अर्थात् कोई भी दूसरे पदार्थ, अनुभव ने जिसे खतरनाक स्वभाव का दर्जाया है या दर्शनाला है और जिसे कि खतरनाक माल मान लिया जाए।

5. पत्तन में खतरनाक/जोखिम भरे माल को ढोनेवाले जहाजों की सामान्य स्वीकार्यता — (1) पत्तन में आने वाले सभी खतरनाक/जोखिम भरे माल का वर्गीकरण, पैक करना, लेबल लगाना हुआ और/अथवा चिह्न लगाना आदि आग, एम. घो. कोड के अनुसार होना और सवतृगार शिप/शिपर द्वारा घोषित किया जाना होगा। इसी प्रकार कंटेनर में भी विवरण देना होगा और इनमें रखे गये माल को सूचित करने हुए, ऑपरेटिंग कंपनी द्वारा जारी पैकिंग प्रमाणपत्र भी देना होगा।

(2) कंटेनरों की सजायट (स्टोवेंज) :—खतरनाक/जोखिम भरे माल से भरे कंटेनरों को ढोनेवाले जहाज को तब तक पत्तन में प्रवेश करने नहीं दिया जाएगा जब तक कि ग्राय. एम. घो. कोड की धारा-12 के अनुसार इन कंटेनरों को जहाज पर सजाया नहीं जाता है और पूरे निरक्षण नहीं लिखे जाते हैं।

6. खतरनाक/जोखिम भरे माल से भरे कुछ श्रेणियों और मात्राओं को ढोले जाने वाले जहाज के प्रवेश पर प्रतिबन्ध :—(1) सम्बन्धित पत्तन प्राधिकार द्वारा निम्नित संग्रहाणों और अधिसूचित स्थानों में ही विस्फोटक को ढोनेवाले जहाजों को रुकने की अनुमति दी जायेगी और लास पत्तन के विनियमों के अनुसार पत्तन क्षेत्र के भीतर अनुमति मात्रा में माल की टुलार्ड के लिए अनुमति दी जाएगी।

(2) राख के घश्रीन संपीड़ित, द्रवीकृत अथवा विघटित गैसों से भरे मिलिडरों को पत्तन के भीतर लाने नहीं दिया जाएगा, बल्कि कि विस्फोटक नियंत्रक द्वारा इस प्रकार के मिलिडरों के आयात/निर्यात के लिए अनुमति दी गई हो।

(3) खतरनाक माल से भरे कंटेनरों के निम्नलिखित श्रेणी और प्रकार के माल को जहाज पर उतारी हो मात्रा तक सीमित किया जाएगा जिनकी कि संबंधित पक्ष प्रधिकार द्वारा अधिसूचित किया गया हो और सभी श्रेणी का कुल माल 50 टन गवत माल से अधिक नहीं होगा।

- श्रेणी 2 तरल ज्वलनशील अथवा विपैने गय
श्रेणी 3 1 ज्वलनशील तरल उदाहरण कार्बन डाइऑक्साइड
श्रेणी 4 2 लताकार दहनशील तरल पदार्थ, उदा. अल्मुमीनियम आयनाकाल
श्रेणी 6 टेन्टामिथायल वेड (ईएन संयोजक)
श्रेणी 6.1 विपैने (विपैने) पदार्थ
श्रेणी 6.2 संश्लामक पदार्थ
श्रेणी 8 रासायनिक
श्रेणी 9 विषिध खतरनाक पदार्थ।

इस प्रकार के सभी मामलों में एक कंटेनरों की हुलाई बिन की रोजगी में ही होगी और शर्त यह होगी कि परेक्षी इसे पत्तन के पर्यगर में दिनीवरी लजायेगा तथा इस माल को पत्तन के पर्यगर के भीतर किसी लम्ब समर तक रखा नहीं जाएगा।

उप पत्तन संरक्षक अथवा यातायात प्रबन्धक अथवा पत्तन की सुरक्षा के लिए जिम्मेदार अधिकारी अथवा पत्तन के खतरनाक/जोखिम भरे माल की हुलाई के विनियमन के लिए इसके द्वारा विशेषकर नामित अधिकारी हों कंटेनरों में खतरनाक/जोखिम भरे माल को उतारने अथवा लादने की अनुमति देने के लिए एकमात्र अधिकारी होगा।

7 अधिम अधिसूचना :- 1. अधिम -- अधिम, जिन पर खतरनाक/जोखिम भरे माल से भरे कंटेनर रखे जाते हैं और जिन्हें पत्तन में उतारने है, के आगमन से 48 घण्टे पहले ही न. उ. अथवा जहाज मालिक अथवा एजेंट इसकी सूचना पत्तन के अधिकारी को देगे।

रटीगर एजेंट अथवा परेषक/परेक्षी खतरनाक/जोखिम भरे माल को उतारने अथवा लादने के आशय की सूचना तीन प्रतियों में आवेदन पत्र उप पत्तन संरक्षक अथवा यातायात प्रबन्धक को देगे। इस आवेदनपत्र में पदार्थों की पूरी सूची, इसके रासायनिक नाम और आय. एम. ओ. कोड नंबर भी लिखा होगा।

इस प्रकार के आवेदन की एक-एक प्रति के साथ इसके अनुसक्तों को उप पत्तन संरक्षक, कंटेनर, टर्मिनल प्रबंधक और यातायात प्रबंधक को देनी होगी। इस सूची में पूरे विवरण होंगे जिनमें उनके पूरे/तकनीकी नाम, मात्रा, पैकिंग का पद्धति, यदि मालूम हो तो आय. एम. ओ. की वर्गीकरण तथा अन्य सगत ब्योरे भी शामिल होंगे। संरक्षक और पत्राचार के अनुपालन के लिए इस सूची में शामिल सबों की सहायता क्रमानुसार है। पट्टोक्लिम अधिनियम में की गई व्याख्या के अनुसार पेट्रोलियम सहित ज्वलनशील तरल के अनुपात को आगे करने के लिए आवेदन में निम्नलिखित जानकारी होना चाहिए।

इस प्रकार के तरल पदार्थों के उतारना और क्या ये तरल पदार्थ पानी के साथ मिश्रित होते हैं या नहीं।

इन दस्तावेजों के अलावा, जहाज की मालसूची को प्रति भी उप पत्तन संरक्षक और यातायात प्रबंधक तथा कंटेनर टर्मिनल प्रबंधक को भेज दी जाएगी, ताकि प्रत्येक जहाज द्वारा लगे जानेवाले खतरनाक/जोखिम भरे माल से भरे कंटेनरों के परिचरित के बारे में जानकारी हाइटा कर सकें।

2. नियति :- कंटेनरों में खतरनाक/जोखिम भरे माल को नियति के आशय की सूचना की पत्तन के अधिकारियों को माल घाटों पर पहुंचाने के 48 घण्टों से पहले देना होगा और कंटेनरों में रखे जाने वाले खतरनाक/

जोखिम भरे माल को पत्तन में लाने से पहले ही इसकी अनुपति उप पत्तन संरक्षक और यातायात प्रबंधक से लेनी होगी।

3. परिचरित :- भारतीय पत्तनों में तरल/जोखिम भरे माल को लादने अथवा उतारने के बारे में लागू निवेध और प्रविबध परिचरित में माल पर भी लागू होगा।

8. धर्तिग :- कोई भी जहाज, जिन पर कि खतरनाक/जोखिम भरे माल को लादा गया है, को घाट पर लगी लगाया जाएगा जब निर्धारित घाट पर जहाज को लगाने की अनुपति पत्तन प्राधिकार द्वारा दी जाती है।

9 पत्तन प्राधिकार को खतरनाक/जोखिम भरे माल से भरे कंटेनरों की नीचे दिये किसी एक स्थान पर रखना होगा :- (क) खतरनाक/जोखिम भरे माल को रखने के लिए बताये गये और आग बुझाने की सुविधा प्रदान की गई विशेष स्थान में ही कंटेनरों को रखा जाए।

(ख) आर. एम. डी. जी. कोड के अनुसार उचित रूप अलग कर पार्किंग घाट में ही कंटेनरों को रखा जाए (परिणिष्ट "क" में विवोधक टेबल दिया गया है। परिणिष्ट "ख" में टारमार्केड ट्रामकर केन के साथ कंटेनर पार्किंग घाट में आर. एम. डी. जी. अथवा आय. एम. सी. ओ. के अनुसार विवोधन करने की नीति बताई गई है)।

माल के वर्गीकरण और टर्मिनल में माल की हुलाई के प्रकार के बारे में पत्तन प्राधिकारी उचित विवोधक योजना बनायेगा।

10. कंटेनरों में माल भरना और माल निकालना :- पत्तन प्राधिकार खतरनाक/जोखिम भरे माल की हुलाई के लिए उचित कंटेनर डिपो/कंटेनर फेड स्टेशन निर्धारित करे। उपायक पैरा 9 में बताये अनुसार कंटेनरों का अण्डारण किया जाए। उप पत्तन संरक्षक और यातायात प्रबंधक से निकासी प्राप्त करने के बाद ही कंटेनरों में माल निकालने और कंटेनरों में माल भरने का काम शुरू किया जाएगा इसके लिए फेड कंटेनर में खतरनाक/जोखिम भरे माल को पैक करने के लिए आर. एम. ओ. मार्ग-वर्णन का सही से पालन किया जाएगा और आय. एम. डी. बी. कोड (परिणिष्ट "ग") के खण्ड 12 और 13 का भी पालन किया जाएगा।

यदि स्टेटघाट के आसपास के क्षेत्र में माल भरने और माल निकालने का काम किया जा रहा है, तो इसके चारों तरफ 30 मीटर की दूरी रखना होगा।

10(2) माल भरने से पहले -- (1) निम्न कंटेनरों में माल भरा जा रहा हो, उनकी क्षति का पता लगाने के लिए जांच का जाए और यदि क्षति का पता लगता है, तो उस कंटेनर में माल नहीं भरा जाएगा। कंटेनर साफ, सुखा और उपयोग के लिए योग्य रखना होगा। माल भरने से पहले कंटेनर में अलग-अलग खतरनाक माल के लेखों को हटाया जाए अथवा उन लेखों को प्रच्छादित किया जाए।

(2) होये जाने वाले खतरनाक माल के खरने के गुणधर्म के बारे में सूचना शिपर उपलब्ध करायेगा। शिपर यह भी सुनिश्चित करेगा कि खतरनाक माल को भरने, निशान लगाने तथा लेबल लगाने का काम आय. एम. डी. जी. कोड के अनुसार है।

(3) खतरनाक माल की हुलाई, कंटेनर में माल भरने, उसे सुरक्षित उतारने का काम सीधे और ऐसे जिम्मेदार व्यक्ति को देख-रेख में करना होगा जिसे परेषक अथवा परेक्षी ने भेज दिया हो और जो इसके होने वाले जखिमों में और जो इसके जानता है कि आमतौर पर ये क्या-क्या उपाय किये जा सकते हैं। यह यह भी सुनिश्चित करेगा कि सुरक्षा के कोई उपाय उपलब्ध है।

(4) जब काम चल रहा हो, तो धूसपान का निवेध किया जाए।

(5) उचित आग बुझाने के उपाय किये जाएं।

(6) पैकेजों की जांच की जाए और यदि क्षति, रिमन अथवा छनट हो, तो इन पैकेजों का कंटेनर में नहीं रखा जाएगा। पैकेजों पर अभिरंजक आदि हो, तो इसे कंटेनर में नहीं रखा जाएगा, बल्कि पहले इसका निर्णय लिया जाएगा कि यह सुरक्षित है और इसे स्वीकार किया जा सकता है।

पैकेजों पर पानी अथवा अन्य पदार्थ लगा हो, तो इसे राफ कर बाढ़ में कंटेनर में भरना होगा।

(7) यदि माल को रेल पट्टिका से अथवा दूसरी तरह से यूनिटों में पैक किया गया हो, तो ये ठोस हो इसे इस तरह रखा जाए कि इससे यूनिट भार में भरे बैरिस्टर पैकेजों को नुकसान नहीं पहुंचाया हो। यूनिट भार को बिनाकर बांधने के लिए उपयोग लायी जानेवाली सामग्री यूनिटों में पैक किये गये पदार्थों के साथ अनुकूल होना होगा और नती, तीव्र तापमान और धूप के साथ संपर्क में आने पर अपनी क्षमता को बनाए रखना होगा।

(8) जहाँ कंटेनरों को रखा गया है अथवा कंटेनरों में माल भरने और माल निकालने का काम चल रहा हो उग स्थान पर किसी उपकरण अथवा मशीनरी में बिजली की आपूर्ति का उपयोग किया जाता है, तो मशीनरी में बिजली आपूर्ति प्रणाली इस प्रकार हो कि जिससे कोई चिंगारी न निकले जो कि किसी जोखिम को उत्पन्न करता हो।

(9) नापमान नियंत्रण के बहुत खतरनाक माल को ले जाने वाले कंटेनर का निरीक्षण किया जाए तथा जहाज पर लादने से पहले यह सुनिश्चित करने के लिए कि मशीनरी ठीक काम कर रही है, चलाकर देख लिया जाए।

10(3) माल भरना और सुरक्षित रखना :—सम्बन्धी के समय विशेष ध्यान दिया जाए कि पैकेज अथवा आधानों को नुकसान नहीं पहुंचता है।

(1) यदि सम्बन्धी के दौरान खतरनाक माल भरे पैकेज को नुकसान पहुंचता है और इसमें से माल बाहर निकल आता है, तो इसके पाम थाल अगह को तब तक खाली किया जाए जब तक कि नुकसान को समाप्त का निर्धारण नहीं किया जाता है। नुकसान पहुंचे हुए पैकेजों का परिवहन नहीं किया जाना होगा।

(2) पलत परिवार में फिर से पैकिंग नहीं किया जाएगा। यदि खतरनाक के रिमन से कोई डिस्कोट, निरंतर दहन, बिपैला अथवा इसी प्रकार का कोई खतरा हो, तो कामिक को सुरक्षित जगह पर ले जाया जाए और आपात उत्तरकारी संगठन (उदाहरण के लिए अग्नि शमन सेवा) को इसकी सूचना दे देना होगा।

(3) अनपत पदार्थों के साथ खतरनाक माल को एक ही कंटेनर में नहीं भरा जाएगा। इस विषय में सामान्य और विशेष मार्गदर्शन आय० एम०डी० जी० कोड में मिलेगा।

टिप्पणी यह भी समझ है कि एक ही श्रेणी के माल को एक ही कंटेनर में न रखा जाए, क्योंकि ये दोनों एक दूसरे के अनुकूल नहीं हैं। उदाहरण के लिए पैराक्साइड्स और परमाणुनाइड्स दोनों प्राक्सीकरण कर्मक हैं। (श्रेणी 5.1) तथापि, बुधटना के कारण ये दोनों एक दूसरे खतरनाक रूप में प्रतिक्रिया कर सकते हैं।

(4) खतरनाक माल, को दूषित संघ अथवा संदूषण द्वारा दूसरे पदार्थों को नुकसान पहुंचाने है, उन्हें एक ही कंटेनर में न रखा जाए, क्योंकि इससे माल को इस तरह का नुकसान पहुंच सकता है।

(5) जब खतरनाक माल, विशेषकर श्रेणी 6.1 (विष) और श्रेणी-8 (संभारक) का माल, की सम्बन्धी की जा रही हो, तब किसी भी प्रकार के खाद्य अथवा पेय पदार्थ को लेने से मना किया जाए।

(6) वैयक्तिक पैकेजों पर लिखे गये अथवा उपलब्ध दूसरे प्रकार के विशेष पैकिंग अनुदेशों का सख्ती से पालन किया जाए। उदाहरण

के लिए जिन माल पर "जीन से बचा कर रखें" लिखा हो उसे कंटेनर के दीवारों में दूर रखा जाए।

जिन माल पर "इस प्रकार ऊपर" लिखा हो, तब वैसे ही पैक किया जाए। उग कंटेनर में खतरनाक माल का परेषण माल एक भाग हो, तो इस माल का कंटेनर में इस तरह रखा जाए कि कंटेनर के दरवाजे से इस माल को निकाला जा सके।

11 मार्किंग और लेबलिंग : (1) प्रेषण करने से पहले कंटेनरों को सीलबन्ध करना होगा। तथापि, जब तक कि विशेष जरूरत नहीं और कंटेनर आपरेटर सहमत न हो, कंटेनर को नाया नहीं लगाया जाएगा। इस प्रकार के मामलों में एक चाबी सभी समय उपलब्ध होगा।

(2) जिन कंटेनरों में खतरनाक माल रखा गया है उस पर कम से कम 250 एम × 250 एम. आकार का आय एम.सी ओ खतरनाक माल कोड श्रेणी लेबल (प्लेकार्ड) लगा होना होगा। आई.एम.डी.जी. कोड के अनुसार जहां इस प्रकार के लेबल की आवश्यकता नहीं है, वहां कम से कम इस प्रकार के चार लेबलों को (प्लेकार्ड) बाहर सुप्रकट स्थानों पर अथवा प्रत्येक और एक-एक और प्रत्येक छोर पर एक-एक लगाया जाए। कंटेनर के दोनों ओर लेबल इस प्रकार लगाया जाए कि कंटेनर के दरवाजे को खोलने पर लेबल छिप न जाए।

(3) कंटेनर के बाहर इसमें रखे गये प्रत्येक पदार्थ का तकनीकी नामक ठीक-ठीक लिखा होना होगा।

(4) रेल अथवा मरुत परिवहन की जरूरतों के अनुसार अतिरिक्त लेबलों का प्रावधान किया जाए।

12 कंटेनर में माल भरने का प्रमाणपत्र :—कंटेनर में खतरनाक माल भरने के लिए जिम्मेदार लोगों को "कंटेनर माल भरने का प्रमाणपत्र" प्रस्तुत करने हुए प्रमाणित करना होगा कि यह काम ठीक-ठाक किया गया है और निम्नलिखित प्रावधानों को सम्मिलित किया गया है :

(1) कंटेनर साफ, सूखा या तथा स्पष्टतया माल भरने के लिए योग्य था।

(2) किसी भी असंगत माल को कंटेनर में नहीं भरा गया है।

(3) सभी पैकेजों का बाहर से निरीक्षण किया गया कि कहीं क्षति तो नहीं पहुंचा है और केवल सूखे तथा ठीक पैकेजों को ही पैक किया गया है।

(4) सभी पैकेजों को कंटेनर में ठीक और सुरक्षित रखा गया है और उचित सुरक्षित सामग्री का उपयोग किया गया है।

(5) कंटेनर और पैकेजों का उचित मार्किंग तथा लेबलिंग किया गया है।

(6) इस जहाज में माल लादने के लिए विशेषकर स्वीकृत प्राप्त किये गये खतरनाक माल को कंटेनर में रखा गया है।

(7) खतरनाक माल के परेषण को हर एक मामले में खतरनाक माल घोषणा जारी करना होगा कि माल के जोखिम का क्या प्रकार है तथा समूह के रास्ते ले जाने के लिए माल को उचित रूप में पैक किया गया है।

(8) कंटेनर के साथ कंटेनर में माल भरने का प्रमाणपत्र भेजना होगा, जो कि जहाज पर कंटेनर को लादने के समय उपलब्ध होगा।

(9) माल भरने के लिए उपपत्तन सरक्षक की अनुमति ली गई है।

13. माल भग्ने/माल निकालने के लिए खतरनाक/जोखिम भरे माल से भरे कंटेनर की प्राप्ति पर सामान्य सूचना देना :— खतरनाक माल से भरे कंटेनरों में से माल निकालने समय हमेशा सावधानी बरतनी होगी तथा हमेशा दिमाग में यह सोचकर यह काम किया जाए कि पारगमन में माल को क्षति पहुंची होगी। दरवाजे खोलने से पहले माल के गुण के संबंध में इस सम्भावना को ध्यान में रखा जाए। उदाहरण के लिए, कंटेनर में भरे माल के आधार पर हो सकता है कि रिमन से असुरक्षित विषैला केन्द्रीकरण, ज्वलनशील अथवा विस्फोटक भाप अथवा आक्सीजन से भरा (अथवा खाली) वातावरण पैदा हुआ हो। यदि प्रमाण मिलता है कि क्षति हुई है और इस प्रकार की स्थिति है, तो कंटेनर से माल निकालने से पहले विशेषज्ञ की सलाह ली जाए।

(1) खतरनाक माल से जाने वाले कंटेनर, आगकर विषैले पदार्थ, में से पैकेजों को खोलने से पहले हवादार बनाना होगा। अर्थात् दरवाजों को काफी समय तक खूला रखा जाएगा।

(2) खतरनाक माल से भरे कंटेनर में से पैकेजों को निकालने के बाद यह सुनिश्चित करने के लिए विशेष सावधानी बरतनी होगी कि और कोई जोखिम बचा नहीं है। इसके लिए विशेष प्रकार की माफ-सफाई करनी होगी,— विशेषकर यदि विषैले पदार्थ छिन्न गये हों अथवा इस प्रकार की कोई घातका हो। जब सफाई हो जाती है कि कंटेनर में कोई जोखिम नहीं बचा है, तब खतरनाक माल के लेबलों को निकालना होगा।

(3) यदि किसी कंटेनर में गर्मी के लक्षण दिखाई दें, तो इसे सुरक्षित स्थान पर ले जाकर तुरन्त अग्निशमन को इसकी सूचना देनी होगी, यह सावधानी बरतनी होगी कि इस प्रकार के माल को लगे आग को बुझाने की पद्धति इसके लिए उपयुक्त हो।

(4) इस तथ्य की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है कि कंटेनर में से माल निकाल कर उसे माफ कर हर प्रकार के माल के परिवहन के लिए उपयुक्त बनाकर ही आम तौर पर परेडिती कंटेनर को वापस करना है। यह विशेषकर तब लागू होता है जब विषैले, खतरनाक अथवा हानिकर माल का परिवहन किया जाता है।

14 खतरनाक/जोखिम भरे माल को कंटेनर से निकालना :—

(1) पत्तन के भीतर कंटेनर के पहुँचने से पहले आपरेटर खतरनाक माल के आयात की सूचना संबंधित पत्तन प्राधिकारी को देगा।

(2) कंटेनर को उतारने से पहले आयात माल दस्तावेजों पर आपरेटर अथवा इन दस्तावेजों का नैयार करने वाला व्यक्ति इन दस्तावेजों पर "खतरनाक माल" का स्टैम्प लगानेगा।

(3) खतरनाक माल के कंटेनरों से माल निकालने समय सावधानी बरतनी होगी और यह हमेशा ध्यान में रखा जाएगा कि पारगमन में माल को क्षति पहुंची होगी। दरवाजे खोलने से पहले माल के गुण के संबंध में इस सम्भावना को ध्यान में रखा जाए। यदि प्रमाण मिलता है कि क्षति हुई है, कंटेनर में माल निकालने से पहले विशेषज्ञ की सलाह ली जाए।

(4) माल को कंटेनर से निकालने और इसकी जांच करने के बाद इसे उसके श्रेणी में भ्रमण किया जाए तथा सही भण्डारण क्षेत्र में रखा जाए। यदि निगमन, लेबल अथवा पैकेज करने के बारे में कोई असंगति हो, तो इसकी सूचना पर्यवेक्षक को दी जाए और अपारेटिंग एजेंसी को सूचित हो इसकी सूचना दी जाए।

(5) विभिन्न श्रेणियों के माल के भण्डारण क्षेत्र को सुस्पष्ट किया जाए और जहाँ सम्भव हो बाहरी स्टोरेज हो, यदि पैकेजिंग उपयुक्त हो।

हर हलत में परिवहन श्रेष्ठ में खतरनाक माल को जनरल कार्गो से अलग रखा जाए।

(6) आयात खतरनाक माल को तत्काल निकालना होगा।

(7) जब कंटेनर को जोखिम में मुक्त घोषित करने बाद सभी खतरनाक माल के लेबलों को हटा दिया जाए।

(8) निर्धारित क्षेत्र में खतरनाक माल की कुल मात्रा पांच कंटेनर भार से अधिक न हो।

15 अग्निशमन :—(1) जिग स्थान पर खतरनाक/जोखिम भरे माल से भरे कंटेनरों को रखा गया है, उस निर्धारित क्षेत्र में आग बुझाने के लिए विशेष प्रावधान किया जाना होगा। इनमें निम्नलिखित शामिल हो :

(2) राष्ट्रीय अथवा स्थानीय विनियमों द्वारा यथाव्यवस्थित सभी आग बुझाने के उपकरणों का उचित अनुरक्षण हो और ये पूरी तरह से चलाने की स्थिति में हो।

(3) आपात स्थितियों से निपटने के लिए स्पष्ट सूचना तथा इस प्रकार का नियमित अभ्यास का प्रावधान हो।

(4) कंटेनर बेस और स्थानीय अग्निशमन के साथ अच्छा सम्पर्क हो। अग्निशमन को बुलाने के लिए उपयोग में लाये जाने वाले उपकरण आदि सभी समय उपलब्ध हो।

(5) अच्छी गृह-व्यवस्था और माफ-सफाई :—उदाहरण के लिए बुलबा के साथ मिलाकर आयल पेचेस ज्वलन पैदा करने के लिए बहुत अच्छा साधन है, कृत्रिम-कट का डेर भी तत्काल ज्वलन पैदा करता है निभार के अन्तर्गत बहुत अधिक आग लगने में सहायता पहुँचाते हैं।

(6) ज्वलन पैदा करने के साधनों को कम करने के लिए उचित उपाय किए जाएं। जैसे धूम्रपान, असुरक्षित अथवा बुरी तरह अनुरक्षित बिजली के संस्थापन अथवा मरम्मत के उपकरण आदि।

(7) मशीनरी और उसके आपरेशन का उचित उपाय, विशेषकर जहाँ फिर से ईंधन भरा जाता है।

(8) परिमर के भीतर ही आग बुझाने के उपकरणों तक आसान पहुँच का अनुरक्षण किया जाए तथा बाहर से आपात बाहनों के प्रवेश लिए एक रास्ता निर्वाध रखा जाए।

16 विशेष उपकरण :—(1) पर्याप्त तथा उचित शक्ति उपकरणों का प्रावधान हो तथा व्यक्तियों को इनके उपयोग करने के लिए प्रशिक्षित किया जाए, ताकि हानिकारक धुँएँ से प्रभावित कार्मिकों को तत्काल सहायता कर सकें।

(2) विखण्डित पदार्थ में निपटने के लिए सुरक्षित पहनावा, जिसमें रबड़ के जूते और दस्तें तथा एप्रन के साथ मोचनमा भी शामिल हो उपलब्ध होना होगा।

(3) विखण्डित तरल पदार्थ के फैलने को काम करने के लिए जड़ पदार्थ का आधान उपलब्ध होना होगा।

(4) इन विनियमों में संकट उत्पन्न होते ही आपात सेवाओं को बुलाने पर कोई निषेध होगा।

17 रोशनी :—(1) अहाँ कहीं और अब कभी खतरनाक माल की समझाई की जा रही हो, वहाँ पर पर्याप्त और ज्वलन निरोधक रोशनी को उपलब्ध करना होगा।

(2) यह याद रखना होगा कि कृत्रिम रोशनी में लेबल का रंग बचक आता है।

परिशिष्ट (घ)

वियोजन सारणी

	1.4			3.1									
	1.5	2.1	2.2	3.2	3.3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	7	8
विस्फोटक	4												
	1.5	2	1	2	2	2	2	2	2	2	×	2	2
ज्वलनशील गैसेज	2.1	2	×	2	2	1	2	1	2	4	×	2	1
अज्वलनशील गैसेज	2.2	1	×	2	2	×	1	×	×	2	×	1	×
ज्वलनशील तरल पदार्थ	3.1												
	3.2	2	2	2		2	2	2	2	3	×	2	1
अज्वलनशील तरल पदार्थ	3.3	2	2	2		1	2	2	1	3	×	2	1
ज्वलनशील घनीभूत पदार्थ	4.1	2	1	2	1		1	1	1	2	×	2	1
स्वादायक पदार्थ	4.2	2	2	1	2	2	1		1	2	2	×	1
गीला होने पर स्वतंत्रताक पदार्थ	4.3	2	1		2	2	1	1		2	2	×	1
आक्सीकरण पदार्थ	5.1	2	2		2	1	1	2	2		2	1	2
कार्बनिक पेराक्साइड्स	5.2	2	4	2	3	3	2	2	2	2		1	2
विष	6.1	×	×	×	×	×	×	×	×	1	1		×
रेडियोधर्मी पदार्थ	7	2	2	1	2	2	2	2	2	1	2	×	2
संक्षारक	8	2	1		1	1	1	1	1	2	2	×	2
विविध स्वतंत्रताक पदार्थ	9												

सारणी में जो गड़बा दी गई है उसकी व्यवस्था अगले पृष्ठ पर है।

परिशिष्ट “बि”

पिछले पृष्ठ पर दिये गये संख्याओं की व्यवस्था इस प्रकार है :—

आइ एम डीजी कोड की परिभाषा

कटेयनरवेस वियोजन

- | | | |
|--|----|---|
| 1. से दूर | .. | एक दूसरे न छूते हों और एक दूसरे के ऊपर सटाकर नहीं रखा जाए। |
| 2. से अलग | .. | 3 मीटर (10 फुट) की दूरी पर, जब तक कि आग निरोधक दीवार से अलग नहीं किया गया हो। |
| 3. एक पूरे कंपार्टमेंट से अलग किया गया | .. | 3 मीटर (10 फुट) की दूरी पर जब तक कि आग निरोधक दीवार से अलग नहीं किया गया हो। |
| 4. अलग करने वाले एक पूरे कंपार्टमेंट द्वारा जवाब अलग किया गया। | | कटेयनरवेस के विभिन्न अनुभागों को सड़क के रास्ते अथवा दूसरे प्रवाही फायर ब्रेक द्वारा अलग किया गया अथवा कम से कम 2.5 मीटर (8.0 फुट) की दूरी पर अलग किया गया। |
| 5. क | | |

1. नीचे दिए गए मार्गदर्शन के अनुसार बाहरी और भीतरी स्थलों के बीच में से प्रणयण जगह का चयन किया जाए:—

1.1 समुद्र तलमार्ग द्वारा माल को जहाज के डेक पर ही सभाकर रखना हो, तो यवन के भीतर उसका प्रणयण न किया जाए, बल्कि कि यवन विशेषकर इस प्रयोजन के लिए सज्जित किया गया हो।

1.2 श्रेणियाँ

प्रत्यक्षमसीआ श्रेणी	विवरण	प्रणयण
1.1	सुरक्षा आयुध	भीतर — ताला लगाकर
1.5	बहुधा ही बर्तन पदार्थ	भीतर — ताला लगाकर
1.	संस्था 1.1 से निम्न और श्रेणी 1.5	जहाँ तक कि विशेष प्रवृत्ति नहीं है प्रणयण न किया जाए।
2	धातुय मैथन — उच्चतमशील — बिस्मले — जड़ — छोटे सिलिंडर (छवा. लायटर ईंधन)	बाहर बाहर दोनों भीतर
3.	उच्चतमशील तरल पदार्थ	
3.1	कम एफ. पी. (0° एफ) से कम	बाहर
3.2	मध्यम एफ. पी. -18° सी 23° सी (0° - 73 एफ) तक	बाहर कम मात्रा भीतर
3.3	उच्च एफ. पी. 13 सी-61 सी (73° — 141° एफ)	दोनों
4.1	उच्चतमशील धनीभूत	दोनों
4.2	सहज दाह्य	बाहर (सूखा रखें)
4.3	पानी के साथ मिलने से उच्चतमशील गैस छोड़ने वाले	बाहर (सूखा रखें)
5.1	आक्सीकरण पदार्थ	बड़ी मात्रा बाहर। कम मात्रा (2 टन से कम) — दोनों।
5.2	कार्बनिक गैराक्साइड	बाहर (ठंडा रखा जाना होगा)
6.1	विषैले (टाक्सिक)	दोनों (हमारे जोखिम को देखें और तदनुसार रखें)
6.2	संक्रामक	केवल विशेष प्रवृत्ति द्वारा स्वीकार करें।
7.	रेडियोधर्मी	परिवहन श्रेणी और ए.ई.ए. सिफारिश के अनुसार।
8.	संक्षारक	दोनों (संक्षारक की मात्रा और बाद के जोखिम पर विचार करें)
9.	विविध (कम जोखिम वाले व समझे)	जोखिम और मात्रा के अनुसार।

परिशिष्ट "गो"

अन्तर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक माल कोड की धारा-12 की प्रति और धारा-13 का सार।

धारा-12 कंटेनर सांभालना :

- 12.1.1 इस पाठ में किये गये भिकारिश उन सभी वस्तुओं पर लागू होंगे जिनमें खतरनाक माल के पैकेज भरे गये हैं।
- 12.1.2 कंटेनर सांभालना में दरवाजे तथा भिकारिश प्लेट के साथ बने बड़े दरवाजे में पर्याप्त न के लिए कोई छोट्टे पैकेज रखे जाते हैं। कंटेनर का निर्माण और आकार, जिन व्यापार में लगाया गया है उसके अनुसार बदलता रहता है। कोई कंटेनर सड़क अथवा रेल वाहनों पर रखे जाने योग्य होते हैं।
- 12.1.3 खतरनाक माल को ले जाने के लिए उपयोग में लाये जाने वाले कंटेनर ऐसे मजबूत हों कि जिन कामों के निष्कास में काम आ रहे हैं उनकी परिस्थितियों का मुकाबला कर सकें।
- 12.1.4 सूची खतरनाक माल बल्क में ले जाने के लिए सक्षम अधिकारी द्वारा विशेष अनुमति दी जायेगी।
- 12.2 अनुमत पोतनदान :
- 12.2.1 धारा 12.1.4 में किये गये प्रावधान को छोड़कर खतरनाक माल को कंटेनर में नहीं ले जाया जाएगा जब यह माल इस कोड में भिकारिश किये अनुसार पैक किया गया हो।
- 12.2.2 जिन कंटेनरों में खतरनाक माल भरा गया है उन्हें यात्री जहाज पर नहीं ले जाया जाएगा, बशर्ते कि इस प्रकार ले जाने के लिए इस कोड में विशेष अनुमति दी गई हो।
- 12.2.3 एक ही कंटेनर में खतरनाक माल को दूसरे ऐसे पदार्थों के साथ मिलाकर नहीं रखना हो, जो इस कोड द्वारा अलग-अलग मान्य होत हों, बशर्ते कि इन पदार्थों के वियोजन की जरूरत "से दूर" (धारा 15.8 में दी गई परिभाषा के अनुसार) से अधिक कठोर नहीं होता है और परिवहन के दौरान कंटेनर के भीतर इस प्रकार के वियोजन को सुनिश्चित किया जाता है।
- 12.3 कंटेनर प्रमाणपत्र :
- 12.3.1 पैक किये गये खतरनाक माल के प्रत्येक के बारे में इस कोड के सम्बन्ध आधुन की धारा-9 में निर्धारित जरूरतों को पूरा करना होगा।
- 12.3.2 जिन कंटेनरों में खतरनाक माल रखा गया है उनके बाहरी हिस्सों की जांच की जाए कि वही क्षति, रिसत के लक्षण अथवा पदार्थों की अदला-बदली तो नहीं हुई है। जिन कंटेनरों में क्षति पहुंची हो, रिसत अथवा पदार्थों की अदला-बदली हुई हो उन कंटेनरों की मरम्मत करने और अथवा क्षतिग्रस्त आधान को निकास देने के साथ ही पोतनदान के लिए स्वीकारना होगा।
- 12.4 मार्किंग और लेबलिंग :
- 12.4.1 जिन कंटेनरों में खतरनाक माल रखा गया है, इस कोड में प्रत्येक श्रेणी के लिए निर्धारित लेबलों को सुप्रकट स्थान पर बाहर लगाया जाए।
- 12.4.2 विशेष खतरनाक माल को सूची अथवा मालसूची [कन्वेंशन के अध्याय-7 के नियम 5 (ग) द्वारा यथा आवश्यक] में यह स्पष्ट सूचित किया जाना होगा कि जिन कंटेनरों में खतरनाक माल रखा गया है और जहाज में किन स्थान पर कंटेनर रखे गये हैं। उपर्युक्त नियम के तहत यथा आवश्यक विवरण के साथ ही प्रत्येक खतरनाक माल के मूल मात्रा को भी माल सूची का सूची में दर्शाया जाए।
- 12.4.3 कंटेनर में भरे गये वैयक्तिक पैकेजों पर लेबल लगाने की जरूरत से छूट दी जाएगी, किन्तु आमतौर में तत्काल पहचान के लिए इस प्रकार के पैकेजों पर खतरनाक माल के लेबल को लगाने की भिकारिश की जाती है।
- 12.5 कंटेनरों को सजाकर रखना :
- 12.5.1 खतरनाक माल भरे कंटेनरों को आम तौर पर ढोया जाएगा तथा इस प्रकार के माल के लिए सजाकर रखने के लिए इस कोड में निर्धारित जरूरतों के अनुसार माल को अलग-अलग रखा जाएगा। उदाहरण के लिए जहाज के डेक पर जिन माल को रखना है उसे कंटेनर में से जाकर कंटेनर को भी डेक पर रखा जाएगा।
- 12.5.2 जिन कंटेनरों में खतरनाक माल को भरा गया है उन्हें आम तौर पर इस कोड के अनुसार अलग-अलग रखना होगा। जहां जहाज के निर्माण के प्रकार के कारण माल को इस प्रकार अलग रखना संभव नहीं है (उदाहरण जहां कंटेनर डेक पर अलग करने वाले बाल्कन/डेक नहीं है) वही वैकल्पिक वियोजन को स्वीकार किया जाए, बशर्ते कि सक्षम प्राधिकारी संतुष्ट होते हैं कि समान सुरक्षा को सुनिश्चित किया गया है।
- 12.5.3 कंटेनर में रखे गये खतरनाक पदार्थ तथा दूसरे अन्य पदार्थों के पैकेजों का ठीक-ठाक वांछक रखना होगा तथा समुद्री यात्रा के लिए सुरक्षित रखना होगा। पैकेजों की इस तरह लादना होगा कि परिवहन के दौरान फिटिंग को कम से कम क्षति पहुंचे। पैकेजों पर के इस प्रकार के फिटिंग को पर्याप्त सुरक्षित रखा जाए।
- 12.5.4 कंटेनरों, जिन में ठंडा अथवा गरम रखने के उपकरण लगे हैं, और जो विपरीत और/अथवा ज्वलनशील जोखिम को पैदा करते हैं, उन्हें डेक पर रखा जाए। हल्के डेक के नीचे सजाकर रखा जा सकता है, बशर्ते कि सक्षम अधिकारी को संतुष्ट कर सकें कि पर्याप्त हवादार और अन्य सुरक्षा किये गये हैं।

भाग-13--पोर्टेबल टैंक:

- 13.1 लागू होना और परिभाषाएं
- 13.1.1 लागू होना
- 13.1.1.1 इस धारा के त्रिकारित्र उन पोर्टेबल टैंकों (13.1.1.1 में की गई परिभाषा के अनुसार) पर लागू होंगे जो खतरनाक तरल पदार्थ को ढोने के लिए बनाए गए हैं और दाब मुक्त करने के उपकरणों से फिट किये गये हैं।
- 13.1.1.2 इस तथ्य की ओर ध्यान दिलाया जाता है कि पोर्टेबल टैंकों को ढोने वाले जहाजों पर अतिरिक्त अग्निशमन और सुरक्षा उपाय अथवा अन्य विशेष उपकरण, जिसकी कि जरूरत है, के बारे में किसी प्रावधान को शामिल नहीं किया गया है।
- 13.1.1.3 इस धारा में सम्मिलित पोर्टेबल टैंकों के प्रकार से भिन्न टैंकों में खतरनाक तरल पदार्थ ले जाने पर विचार किया जाएगा यदि सक्षम प्राधिकारी द्वारा विशेष शर्तें निर्धारित की गई हों।
- 13.1.1.4 यदि किसी एक पदार्थ को ले जाने के लिए विशेष जोखिम हो, तो सक्षम प्राधिकारी द्वारा अतिरिक्त अवरुद्धों की विनिर्दिष्ट किया जाएगा।
- 13.1.2 इस धारा के प्रयोजन के लिए पोर्टेबल टैंक का अर्थ बल्क तरल पदार्थ ले जाने के लिए टैंक, जिसकी क्षमता 450 लीटर (100 गैलन) अथवा इससे अधिक और 50° सी (122° एफ) के तापमान पर 3 के.पी./घन मीटर-बरम (43 पी.एस.आय.ए.) से कम दाब दाब हो। इस टैंक स्थायी रूप में जहाज पर न रखा जाए और जब टैंक जहाज पर हो, तो इसमें माल लादने अथवा माल निगलने का काम न किया जाए। बड़े हुए टैंक को जहाज पर उठाकर रखने और जहाज से उतारने के लिए उचित हो।
- 13.1.2.2 टैंक के प्रचालन स्थिति में टैंक के उपर अधिकतम अनुमत वर्किंग दाब अनुमत अधिकतम मेज दाब है। इस दाब का आधार जहाज के प्रत्येक अवयव का सामान्य मोटाई सख्तता का उपयोग कर की गई गणना है, जिसमें निम्नलिखित शामिल नहीं होंगे:
- (क) संक्षारण के लिए छूट और
- (ख) दाब के अलावा सदान को लिए आवश्यक मोटाई।
- 13.1.2.3 स्टार्ट-टू-डिस्टेंस दाब का अर्थ स्टैटिक दाब है और जब निर्गम द्वारा पर विनिर्दिष्ट पानी सील के तहत हवा के माध्यम से रिलीफ वाल्व की परीक्षा करने पर कोई बुदबुआई उत्पन्न नहीं होती है।
- 13.1.2.4 कुल परिरोधन दाब का अर्थ संबंध प्राधिकारी द्वारा विनिर्दिष्ट किये अनुसार निर्दिष्ट तापमान पर तरल उपरितल पर के.पी./घन मीटर में वाष्प दाब का कुल जोड़ और साथ ही उल्लेख स्पेस में हवा तथा अन्य गैसों द्वारा उत्पन्न आंशिक दाब के कुल दाब पर प्रभाव, बल्क मीन निर्धारित तापमान द्वारा यथा निश्चित तरल पदार्थ का प्रसार, तरल पदार्थ में हवा तथा अन्य गैसों के विक्षेप का प्रभाव और साथ ही 0.35 केपी/घन मीटर (5 पीएसआयजी) का न्यूनतम वायुमयिक दाब है। हर हालत में कुल परिरोधन दाब को 1.75 केपी/घन मीटर (25 पीएसआयजी) से कम नहीं लेना चाहिए। जहां विवेचना का स्वीकार्य बोरा नहीं है, उसे छोड़ देना होगा।
- 13.11 पोर्टेबल टैंकों का परीक्षण और निरीक्षण:
- 13.11.1 निर्माण के दौरान सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित परीक्षण और निरीक्षण करना होगा।
- 13.11.2 प्रत्येक पोर्टेबल टैंक, और सभी पाइपिंग, वाल्वों तथा इसके अन्य उपकरणों, जो कि टैंक में भरे पदार्थ के दाब के अधीन होंगे, जिसमें दाब रिलीफ वाल्व शामिल नहीं है, का परीक्षण किया जाना होगा। पानी अथवा इसके समान गन्तव्य वाले पदार्थ से पूरी तरह से भरे (सुम्बन यदि कोई हो सहित) तथा अधिकतम अनुमत वर्किंग दाब का कम से कम डेढ़ गुना दाब का प्रयोग कर परीक्षण करें। परीक्षण के धीरे सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित किये अनुसार होंगे। जब दाब के अधीन हो, तो टैंक का निरीक्षण करें कि कहीं रिसन तो नहीं है, संक्षारण स्थान, पिचक तथा अन्य स्थितियों की जांच करें, जो कमजोरी को दिखायेगा तथा इसके टैंकों के परिवहन के लिए असुरक्षित साबित हो, तथा इसे न रखे अथवा सेवा के लिए न भेज दें, यदि इस प्रकार की असुरक्षित सबूत मिलें और जब तक टैंक की मरम्मत नहीं होती है, तब तक परीक्षण की पुनरावृत्ति करें और परीक्षण सफल बनायें।
- 13.11.3 पोतखदान के लिए टैंक को तब तक नहीं स्वीकारा जाए, जब तक कि पिछले छह महीनों में सक्षम प्राधिकारी द्वारा दाब रिलीफिंग उपकरण की जांच नहीं की गई हो। इसके लिए बाहरी परीक्षण ठीक है। तथापि, इस प्रकार का माल भी इन उपकरणों को बचाने के लिए उपयोग कर देते हैं, उनके लिए सक्षम प्राधिकारी द्वारा बार-बार परीक्षण की जरूरत पड़ेगी।

13. 11. 4 इन टैंकों में ले जाने वाले माल को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित अवधि में टैंक तथा उनके बाहरी और भीतरी पुजों की जाँच की जाए और सक्षम प्राधिकारी द्वारा निम्नलिखित शर्तों के अधीन परीक्षण की अवधि को ढाई वर्ष से अधिक समय तक न बढ़ाएँ।
13. 11. 5 सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित शर्तों के अधीन ले जाने वाले माल को ध्यान में रखते हुए कम से कम ढाई वर्ष से एक बार सभी बाब रीलीफ वाल्वों की पुन जाँच और परीक्षण किया जाए।
13. 11. 6 सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित शर्तों के अधीन कम से कम 5 वर्ष की अवधि में एक बार टैंकों का प्रवचन से पुन जाँच की जाए। सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारण किये गये अनुसार शेष जाँचों की अनुमति दी जाएगी।
13. 12 पोर्टबल टैंकों का मार्किंग :
13. 12. 1 धातु पहचान प्लेट प्रत्येक टैंक पर जंग न लगने वाले धातु का प्लेट ऐसे स्थान पर स्थायी रूप में लगाया जाए जहाँ से कि निरीक्षण किया जा सके। इस प्लेट पर कम से कम नीचे दी गई जानकारी को स्टैम्प द्वारा, उत्कीर्ण कर अथवा किसी अन्य माध्यम से मार्क किया जाए। इस प्लेट पर पेइंट न किया जाए, ताकि इस पर लिखा मार्किंग धुंधला न पड़े जाए।
- निर्माता का नाम
- निर्माण की तारीख
- टैंक क्रमांक
- अधिकतम अनुमत बर्किंग बाब केमी/घन मीटर (पी एस आय जी)
- परीक्षण बाब के पी/घन मीटर (पी एस आय जी)
- कुल पानी की क्षमता लीटर (गैलन)
- अधिकतम सकल भार किलो (टन)
- सक्षम प्राधिकारी नियंत्रण अथवा परमिट पहचान
- हायड्रालिक परीक्षण की तारीख
- हायड्रालिक परीक्षण की देखें अधिकारी
- कोड, नियम अथवा विनियम (नाम द्वारा अथवा पहचान द्वारा) जिसके तहत टैंक का डिजाइन किया गया है
13. 12. 2 परीक्षण की तारीख और मार्किंग
13. 12. 2. 1 ऊपर विनिर्दिष्ट धातु पहचान प्लेट पर हाइड्रालिक परीक्षण की तारीख और परीक्षण देखने वाले प्राधिकारी का रैंक स्पष्ट लिखा जाए।
13. 12. 2. 2 सक्षम प्राधिकारी को सतुष्ट करते हुए धारा 13. 11. 4 में निर्धारित अंतिम विजुवन परीक्षण की तारीख स्पष्ट टैंक पर लिखा जाए
13. 12. 3 विशेष प्रयोजन के टैंक विशेष प्रयोजन टैंक में जिस पदार्थ को ले जाने की अनुमति दी गई है, उसे लिखा जाए।
13. 13 पोर्टबल टैंकों का प्रमाणपत्र देना।
13. 13. 1 अधिकृत निरीक्षण एजेंसी से यह पुष्टी करते हुए कि सक्षम प्राधिकारी की जरूरतों का टैंक पालन किया गया है का प्रमाणपत्र फाइल किया जाए, ताकि इस प्राधिकारी के पास यह उपलब्ध हो।
13. 14 पोर्टबल टैंकों के लिए सामान्य दुलाई पूर्णपाय
13. 14. 1 निम्नलिखित सिफारिश और पूर्णपाय केवल टैंकों के लिए लागू होते हैं जो इस धारा में दशमि प्रावधानों के अनुसार डिजाइन किये और निर्मित हो (उदाहरण के लिए बाब रीलीफ उपकरण के टैंक)।
13. 14. 2 पोर्टबल टैंकों में केवल उन्ही तरह माल को ले जाना होगा, जिसके लिए संबंधित देश के सक्षम अधिकारी द्वारा प्राधिकृत किया गया हो।
13. 14. 3 इस बात पर भी ध्यान दिलाया जाता है कि इसके प्रागे खतरनाक माल कोड में दर्ज होने वाले प्रत्येक पदार्थ के बारे में यह भी सचित किया जाएगा कि क्या इस पदार्थ को इस टैंक में ले जाया जा सकता है और इसके लिए किम प्रकार के टैंक की जरूरत होती।
13. 14. 4 इस बात पर भी ध्यान दिलाया जाता है कि पोर्टबल टैंक में इस प्रकार के पदार्थों को सजाकर रखने के लिए वैयक्तिक जरूरतों को खतरनाक माल कोड में लिखा जाएगा तथा यह भी बताया जाएगा कि उनकी सजाकर रखने तथा अनुमोदित पैकिंग में कोई अंतर है।
13. 14. 5 कोड का संशोधन करने का काम पूरा करने तक पोर्टबल टैंकों को 13. 15 में सिफारिश किये अनुसार सजाकर रखा जाएगा।
13. 15 पोर्टबल टैंक को सजाकर रखना :

13.15.1 पोर्टबल टैंकों को कोड की धारा 14 के प्रावधानों के अनुसार सजाकर जाएगा, किन्तु सजाकर रखने की स्थिति नीचे की गई सारिणी के अनुसार होगी :

आई एम सी ओ अंग्रेजी	यात्री जहाज		मालवाही जहाज	
	डैक पर	डैक के नीचे	डैक पर	डैक के नीचे
विस्फोटक	1 *	*	*	*
गैस	2 *	*	*	*
ज्वलनशील	3.1 निषेधित	निषेधित	अनुमानित	निषेधित
तरल पदार्थ	3.2 निषेधित (1)	निषेधित	अनुमानित	निषेधित (1)
	3.3 अनुमतित	निषेधित (1)	अनुमतित	अनुमतित
ज्वलनशील घनीभूत पदार्थ	4.1 *	*	*	*
रक्त दाह्य पदार्थ	4.2 निषेधित	निषेधित	निषेधित (1)	निषेधित
गोला होने पर खतरनाक पदार्थ	4.3 निषेधित	निषेधित	अनुमतित (3)	अनुमतित (3)
आक्सीजनकरण पदार्थ	5.1 निषेधित (1)	अनुमतित (3)	अनुमतित (3)	अनुमतित (3)
कार्बनिक पेराक्साइड्स	5.2 निषेधित (1)	निषेधित	निषेधित (1)	निषेधित (1)
ज्वल	6 निषेधित (1)	निषेधित (1)	अनुमतित (3)	अनुमतित (3)
रेडिओधर्मी पदार्थ	7 *	*	*	*
संक्षारक	8 अनुमतित	अनुमतित	अनुमतित	अनुमतित
विविध खतरनाक पदार्थ	9 अनुमतित (3)	अनुमतित (3)	अनुमतित	अनुमतित (3)

*लागू नहीं

1. सक्षम प्राधिकारी द्वारा विनिर्दिष्ट विशेष परिस्थितियों में ही।
2. सेकंडरी लेवल में बिखाए अनुसार यदि ज्वलने प्रथवा इसी प्रकार के गुण न होने पर ही।
3. सक्षम प्राधिकारी द्वारा विनिर्दिष्ट परिस्थितियों में ही।

- 13.15.2 13.15.1 की सारिणी केवल तरल पदार्थों से भरे टैंक के लिए लागू है। यह उन टैंकों पर लागू नहीं होता है जिसमें घनीभूत (यदि बिखरे प्रथवा भद्र भी) गैस प्रथवा इसीकृत गैस भरा हो।
- 13.15.3 सजाकर रखने के बारे में कोड में किसी पदार्थ के वैयक्तिक दर्जे का सारिणी से अधिक प्रतिबंधित हो, तो उस मामले में वैयक्तिक दर्जे लागू होंगे।
- 13.15.4 यदि जहाज पर तरल पदार्थ से भरे पोर्टबल टैंक को ले जाना है और इसकी वैयक्तिक प्रविष्टि एक प्रथवा अधिक मेकंडरी लेवलों को बिखाता है, तो उस तरल पदार्थ के सभी गुणों पर विचार करना होगा और तबनुसार सजाकर रखना होगा।
- 13.15.5 रिस रहे प्रथवा काफ़ी क्षतिग्रस्त पोर्टबल टैंकों, जो टैंक की अखंडता प्रथवा उसके उठाने और सुरक्षित प्रबन्धों को प्रभावित कर सकता है, पोतसदान के लिए स्वीकारा नहीं जाएगा।
- 13.15.6 पोर्टबल टैंक के बाहर भार का अवशेष छिपका हो, तो इस संतोषजनक रूप में साफ करने तक पोतसदान के लिए स्वीकार नहीं किया जाएगा।
- 13.15.7 पोर्टबल टैंकों को बहुत ऊँचाई तक सजाकर नहीं रखा जाएगा, बशर्ते कि इसे विशेष प्रकार से डिजाइन किये जहाजों में ले जाया जा रहा हो और जब तक कि सक्षम प्राधिकारी की संतुष्टि तक विशेषकर सुरक्षित न हो। धारा 13.9.1.2 का विशेष ध्यान रखा जाएगा।
- 13.15.8 उल्लेख की स्थिति में, टैंक में लहरे उठने के कारण अस्वीकार्य हाईड्रोलिक दबाव उत्पन्न हो, पोर्टबल टैंकों को पोतसदान के लिए स्वीकारा नहीं जाएगा।
- 13.16.9 खाली टैंक, जो गैस से मुक्त नहीं है और उनमें इससे पहले भरे गये उत्पाद के कुछ प्रावधानों का पालन नहीं करते हैं, तो इस प्रकार के पोर्टबल टैंकों को पोतसदान के लिए स्वीकारा नहीं जाएगा।
- 13.16 पोर्टबल टैंकों का नियोजन :
खतरनाक तरल पदार्थ से भरे पोर्टबल टैंकों को अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक माल कोड के अनुसार विनियोजन किया जाए।
(देखें धारा 15)
- 13.17.1 पोर्टबल टैंकों की सुरक्षा :
पारगमन के लिए प्रावधान किये गये आम सुरक्षा उपायों के अलावा सक्षम प्राधिकारी और जहाज के मास्टर की संतुष्टि के लिए अतिरिक्त सुरक्षा उपायों की जरूरत होती, ताकि समुद्री यात्रा में पोर्टबल टैंकों के महत्वपूर्ण संयोजन को पूरी तरह सुनिश्चित किया जा सके।
- 13.17.2 सुरक्षा के उपकरणों की पर्याप्तता का निर्णय लेने के लिए 13.2.7 की गति और स्वरण को भी अपनाया जाए।
- 13.17.3 टैंकों पर प्रदर्शित विशेष अनुदेशों का पालन किया जाएगा।

MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT

(Ports Wing)

NOTIFICATION

New Delhi, the 27th June, 1989

G.S.R. 648(E):—In exercise of the powers conferred by sub-section (i) of section 124, read with sub-section (i) of section 132 of the Major Port Trust Act, 1963, (38 of 1963), the Central Government hereby approve the Mormugao Port Trust (Handling of freight Containers containing dangerous/hazardous Cargo) Regulations, 1988 made by the Board of Trustees of Mormugao Port in exercise of Powers conferred on them by section 123 of the said Act, and published in the Goa Government Gazette dated 23rd December, 1988 and 30th December, 1988 and as set out in the Schedule to this Notification.

[F. No. PR-16012/3/89-PG]

YOGENDRA NARAIN, Jt. Secy.

SCHEDULE

MORMUGAO PORT TRUST (Handling of Freight Containers containing Dangerous/Hazardous Cargo) Regulations, 1988

In exercise of the powers conferred by section 123 read with section 124(2) of the Major Port Trusts Act, 1963, the Mormugao Port Trust hereby makes the following regulations, namely:—

1. Short title & commencement:—(a) These regulations may be called the Mormugao Port Trust (Handling of freight containers containing dangerous/hazardous cargo) Regulations, 1988.

(b) They shall come into force from the date the approval of the Central Government is published in the Official Gazette.

2. Definitions:—In these regulations, unless the context otherwise requires,

(i) Major Ports means the Ports notified as Major Ports by the Ministry of Transport, Government of India.

(ii) 'Freight Container' for dangerous cargo hereinafter called 'Container' means an article of transport equipment specially designed and constructed for the purpose of transport of dangerous goods by one or more modes of transport.

Note: Containers, used for the carriage of dangerous/hazardous cargo shall be of adequate strength to resist the possible stress imposed by the conditions of the services in which they are employed and they shall be properly and regularly maintained.

(iii) 'Closed Container' means a container which can be laden only through one or more doors in the side or end walls.

(iv) 'Open Top Container' means a container with the bottom, side and end walls, but having no roof.

(v) 'Tank Container' means container especially built for transport and distributing liquids and gases in bulk in accordance with such conditions as may be required.

(vi) 'Platform Container' means a type of loadable platform having the same overall external length and width as the base of series/containers and equipped with top and bottom corner fittings located as on these containers, so that some of the same securing and lifting devices may be used.

(vii) 'Container Space' means a space occupied by one container equivalent to one TEU. One TEU measures 6.1 mts. × 2.4 mts. × 2.4 mts. This distance may be occupied by a neutral container or containers.

(viii) 'Container Parking Yard' means the yard in which the containers are stacked.

(ix) 'Container Handling Equipments' means the equipments used for safe handling of containers such as Transfer Cranes, Toplift Trucks, Fork Lift Trucks or any other equipments fitted with special devices for lifting containers.

(x) 'Container Ship' means a ship in which the containers are loaded either below the deck or above deck and shall also include container oriented ships handling cargo in break bulk form.

(xi) 'Dangerous Cargo Shed' means a specially constructed shed used for keeping dangerous/hazardous cargo.

(xii) 'I.M.O. (IMCO)' means International Maritime Organisation.

(xiii) 'IMO Code' means the Code of Practice published by the International Maritime Organisation on the International Maritime Dangerous Goods.

(xiv) 'Loading & Unloading' refer to the placing of a container aboard a ship and to its removal therefrom.

(xv) 'Packages' refer to receptacles for dangerous goods and receptacles containing dangerous/hazardous cargo.

(xvi) 'Packing and Unpacking' refer to the placing of packages containing dangerous/hazardous cargo into a container and their removal therefrom.

(xvii) 'Stuffing & Destuffing' means filling up the containers with cargo and removal of cargo from the container.

(xviii) 'Transport Tractor-Trailer' means a combination of transport tractor with trailer coupled together permanently or temporarily designed primarily for the transportation of goods by road.

3. Dangerous/Hazardous Cargo:—For the purpose of this regulation, the dangerous/hazardous cargo shall cover all substance classified by the International Maritime Dangerous Goods Code by the International Maritime Organisation, London.

4. Classification of dangerous/hazardous Goods:—For the purpose of this regulation, Dangerous/Hazardous goods will be divided into the following classes. These classes are based on the I.M.D.G. Code classifications:

Class 1	—Explosives
Class 2	—Gases; compressed, liquified or dissolved under pressure.
Class 3	—Inflammable Liquids.
Class 4.1	—Inflammable solids.
Class 4.2	—Substances liable to spontaneous combustion.
Class 4.3	—Substances which in contact with water emit inflammable gases.
Class 5.1	—Oxidising Substances.
Class 5.2	—Organic Peroxides.
Class 6.1	—Poisonous (Toxic) substances.
Class 6.2	—Infectious substances.
Class 7	—Radio active, substances.
Class 8	—Corrosives.

Class 9 —Miscellaneous dangerous substances i.e. any other substance which experience has shown or may show to be of such dangerous character as to be treated as Dangerous Goods.

5. General acceptability of ships carrying dangerous/hazardous containers into the port: (1) All dangerous/hazardous cargo entering the Port area must be classified, packaged, labelled and/or marked in accordance with the IMO Code and be declared by the Ship/Shipper accordingly. The container shall also be marked as such and shall be accompanied by a Packing Certificate issued by the Operating Company indicating the contents.

(2) Stowage:—No ship carrying containers carrying dangerous/hazardous cargo on board shall enter the Port unless the containers are stowed and so documented according to Section 12 of IMO Code as applicable.

6. Restriction on entry of ships carrying certain classes and quantities of dangerous/hazardous cargo: (1) Ships carrying explosives shall be allowed only at such of the anchorages or areas notified by the concerned port authorities except in such quantities as may be permitted to be handled inside the Port area by the Port Regulations applicable.

(2) No cylinder containing gases compressed, liquified or dissolved under pressure shall be permitted to be brought inside the Ports unless such cylinders are permitted for import/export by the Chief Controller of Explosives.

(3) Dangerous goods in tank containers of the following class and type of commodity shall be limited aboard any ship to such quantity as may be notified by the respective Port Authorities, in no case exceeding 50 Tonnes net contents being the total of all classes.

Class 2	—Liquified inflammable or Poisonous Gases.
Class 3.1	—Inflammable Liquids e.g. Carbon Disulphide.
Class 4.2	—Spontaneously Combustible Liquids e.g. Aluminium Alkyls.
Class 6	—Tetramethyl Lead (Fuel Additives).

- Class 6.1 —Poisonous (Toxic) substances.
- Class 6.2 —Infectious substances.
- Class 8 —Corrosives.
- Class 9 —Miscellaneous dangerous substances.

In all such cases, handling of tank containers shall be limited to day light hours and subject to the Consignee taking delivery from the Port premises and they shall not be deposited for any length of time within the port premises.

The Deputy Port Conservator or Traffic Manager or Officer responsible for the safety of the Port or his authorised representative specially nominated by him for the regulation of the dangerous/hazardous cargo in the Port shall be the sole authority to give permission for landing or loading dangerous/hazardous cargo in containers.

7 Advance notification:—1. Ships: The Master or the Ship Owner or Agent must inform the Port Authority at least 48 hours prior to arrival of the ship of the dangerous/hazardous goods in containers aboard the ship and those to be discharged at the Port.

The intention to land or load dangerous/hazardous cargo shall be given by the Steamer Agents or Consignors/Consignees in an application made in triplicate to the Deputy Port Conservator or Traffic Manager for seeking permission at least 48 hours in advance. The application shall include a complete list of all substances with their true chemical name and IMO Code Number.

One copy of each such application and its enclosure shall be given to the Deputy Port Conservator, Container Terminal Manager and Traffic Manager. The list shall furnish complete details including their full/technical names, quantities, mode of packaging, IMCO Classification, if known and other relevant data. The items included in this list shall be serially numbered for reference and follow up correspondence. Application for issue of permits for inflammable liquids including petroleum as defined in the Petroleum Act shall contain the following information.

Flash Points of such liquids and whether such liquids are miscible with water or not.

In addition to these documents, a copy of the ship's cargo manifest shall also be forwarded to the Deputy Port Conservator and Traffic Manager and Container terminal Manager to enable them to gather information regarding transit cargo of dangerous/hazardous goods containers carried by each ship.

2. Exports: The intention to export dangerous/hazardous cargoes through containers shall be advised to the Port Authority prior their delivery to the berth at least 48 hours in advance and permission obtained from the Deputy Port Conservator and Traffic Manager before the dangerous/hazardous cargo to be stuffed in containers are moved into the Port.

3. Transit:—Same prohibitions and restrictions as applicable in respect of dangerous/hazardous cargo for loading or unloading within the Indian Ports shall be applicable for cargo in transit.

8. Berthing: Any container ship carrying containers containing dangerous/hazardous cargo on board shall be berthed only when permission to berth is granted by the Port Authority at the designated berth.

9. The Port Authorities shall stack the Dangerous/Hazardous Cargo containers in either of the following:

- (a) Stack the containers separately in a specially designated area which has been constructed for storage of dangerous/hazardous cargo and provided with fire fighting arrangements.

OR

- (b) Stack the containers in the Parking Yard itself by providing proper segregation as per IMDG Code. (The segregation table is given in the Appendix 'A' suggested method of segregation as per IMDG or IMCO Segregation Code in a Container Parking Yard with tyre-mounted Transfer Cranes is shown in the Appendix—'B').

The Port Authorities shall devise a suitable segregation plan as regards to the classification of the cargo type of handling in the Terminal.

10. Stuffing & Destuffing of Containers:

1. The Port Authority shall designate container depot/Container Freight Station suitable to handle dangerous hazardous cargo. The stacking of containers shall be in accordance with Para 9 above. The stuffing or destuffing operation shall commence only after obtaining clearance from the Deputy Port Conservator and Traffic Manager. The stuffing and destuffing operation shall follow strictly the IMO Guidelines for the packing of dangerous/-hazardous cargo in a Freight Container and shall comply with Classes 12 & 13 of IMDG Code (Appendix 'C').

In case stuffing or destuffing is done in an area in the vicinity of stackyard, a minimum distance of 30 metres around shall be observed.

10(2) Before Stuffing: (1) Containers into which dangerous cargo are to be stuffed shall be examined visually for damage and if there is evidence of material damage, the container shall not be packed. Container shall be clean, dry and fit for use. Irrelevant dangerous cargo labels shall be removed or masked over before stuffing begins.

(2) Information shall be provided by the Shipper about the hazardous properties of the dangerous cargo to be handled. The shipper shall also ensure that dangerous cargoes are stuffed, marked and labelled in accordance with the IMDG Code. Dangerous cargo shall not be handled unless packaged, marked and labelled in accordance with these regulations.

(3) Dangerous cargo shall only be handled, stuffed and secured under direct and identifiable supervision of a responsible person deputed by the Consignor or the Consignee as the case may be who is familiar with the risks involved and know which emergency measure should be taken. He shall also ensure that any necessary protective equipment is available.

(4) Smoking shall be prohibited while work is going on.

(5) Suitable fire precaution measure shall be taken.

(6) Packages shall be examined and any found to be damaged, leaking or sifting shall not be stuffed into a container. Packages showing evidence of staining etc., shall not be packed into a container without first determining

that it is safe and acceptable to do so. Water or other matter adhering to packages shall be removed before packing into a container.

(7) If cargoes are palletized or otherwise unitized they shall be compact and secured in a manner unlikely to damage the individual packages comprising the unit load. The materials used to band the unit load together shall be compatible with the substances unitized and retain their efficiency when exposed to moisture, extremes of temperature and sunlight.

(8) In case where electric power supplied is used for any equipment or machinery in the area where containers are stacked or stuffing and destuffing is carried out, the electric supply systems in the machinery shall be of a type which will not cause any spark likely to cause hazard.

(9) A container intended to carry dangerous cargo under temperature control shall be inspected and operated to ensure that the machinery is in proper working order before the shipment is made. A record of the inspection shall be maintained.

10 (3) Stuffing and Securing: Special care shall be taken during handling to ensure that the packages or receptacles are not damaged.

(1) If a package containing dangerous cargo is damaged during handling so that the contents leak out, the immediate areas shall be evacuated until the hazard potential can be assessed. The damaged packages shall not be transported.

(2) No repacking shall be done within the Port premises. If leakage from dangerous cargo likely to cause any explosion, spontaneous combustion, poisoning or similar danger, personnel shall immediately be moved to a safe place and the emergency response organisation (e.g. the fire service) shall be notified.

(3) Dangerous goods shall not be stuffed in the same container with incompatible substances. Guidance of both a general and particular nature on this matter may be found in the IMDG Code.

Note: It is also possible that in some instances goods of the same class shall not be stuffed into the same container as they are incompatible.

For example, Peroxides and Permanganates are both oxidising agents (Class 5.1). However, they may interact dangerously in the event of an accident.

(4) Dangerous goods which may damage by taint odour or contamination to other products shall not be stuffed in the same container as goods susceptible to such damage.

(5) When dangerous cargo, particularly those of Class 6.1 (poison) and Class 8 (Corrosives) are handled, consumption of any form of food or drink shall be prohibited.

(6) Special packing instructions detailed on individual packages or otherwise available must be strictly observed. (e.g.) Goods marked "protect from frost" shall be stowed away from the walls of the container.

Goods marked "this way up" shall be packed accordingly. When dangerous goods consignment forms only part of the load of a container, it shall preferably be stuffed so as to be accessible from the doors of the container.

11. Marking and Labelling: (1) The containers shall be sealed prior to despatch. However, they shall not be locked unless specifically required and agreed to by the container operator. In such cases a key shall be readily available at all times.

(2) Containers in which dangerous goods are stuffed shall bear IMCO Dangerous Goods code Class Labels (Placards) not less than 250 mm x 250 mm in size. Except where not required by IMDG Code there shall be at least four such labels (placards) placed externally in conspicuous places, one on each side and one on each end. Labels for the sides of the container shall be affixed in such position that they are not obscured when the container doors are opened.

(3) The container shall also bear externally the correct technical name of each of the dangerous substances packed therein.

(4) Additional labels as may be required by rail and road transport authorities shall be provided.

12. Stuffing Certificate: Those responsible the stuffing of the dangerous cargo into a container shall provide a "Container Stuffing Certificate" certifying that this has been properly carried out and embodying the following provisions:

(1) That the container was clean, dry and apparently fit to receive the goods.

(2) No incompatible goods have been stuffed in the container.

(3) All packages have been externally inspected for damage and only dry, sound packages packed.

(4) All packages have been properly stuffed in the container and secured and suitable securing materials used.

(5) The container and packages are properly marked and labelled.

(6) The dangerous cargoes in the container are those for which acceptance has been specifically obtained with the shipment in question.

(7) The consignor of the dangerous cargoes has in each case issued a dangerous cargoes declaration as to nature of the hazard and that the cargoes are suitable packaged for transport by sea.

(8) The Container Stuffing Certificate shall be forwarded with the container to be available at the time of loading on board ship.

(9) The permission of the Deputy Port Conservator has been obtained for stuffing the cargo.

13. General Advice on Receipt of Containers Containing Dangerous/Hazardous Cargoes for Stuffing/De-stuffing:—Containers containing dangerous cargo shall be de-stuffed with care, always bearing in mind that the cargo may have been damaged in transit. Before the doors are opened, this possibility shall be borne in mind in relation to the properties of the cargo. For example, depending on the contents of the container, there may exist the possibility that leakage has caused an unsafe concentration of toxic, inflammable or explosive vapour, or to have produced an oxygen enriched (or depleted) atmosphere. If there is evidence that damage has occurred and such a condition exists, expert advice must be sought before commencing to de-stuff the containers.

(1) Any container which carried dangerous cargo particularly toxic products, shall be ventilated before unpacking commences, that is the doors shall be kept open for an adequate period.

(2) After a container containing dangerous goods has been unpacked, particular care must be taken to ensure that no hazard remains. This may entail special cleaning, particularly if toxic spillage has occurred or is suspected. When satisfied that a container offer no hazard, the dangerous goods labels shall be removed.

(3) If any container shows signs of heat it shall be removed to a safe place and fire services immediately notified. Care shall be taken to see that any fire fighting methods to be used are suitable for the cargo in question.

(4) Attention is drawn to the fact that the consignee is normally obliged to return the container, after discharging clean and suitable for the transport of every kind of cargo. This applies especially when poisonous, dangerous or obnoxious cargo has been transported.

14. Destuffing of Dangerous/Hazardous Cargoes:—(1) Notification of import of dangerous cargo must be given to the concerned Port Authority by the Operator prior to the arrival of the container within the Port.

(2) The import cargo documents must be endorsed with a 'Dangerous Goods' stamp by the Operator or the person responsible for preparing the documents before the container is discharged.

(3) Dangerous cargo containers shall be destuffed with care, always bearing in mind that the cargo may have been damaged in transit. Before the doors are opened, this possibility shall be borne in mind in relation to the properties of the cargo. If there is evidence that such damage has occurred, expert advice must be sought before commencing destuffing of the container.

(4) As cargo is destuffed and checked, it must be separated to its class and placed in the correct storage area. Any discrepancy in respect of marks, labels or type of packaging must be reported to the Supervisor and the Operating Company shall be advised at the earliest opportunity.

(5) Areas for the storage of the various classes shall be clearly defined and where possible there shall be an outside stowage provided the packaging is suitable. In any event dangerous goods shall be set apart from the general cargo within the transit shed.

(6) Removal of import dangerous cargo must be effected immediately.

(7) All dangerous cargo labels shall be removed as soon as the container can be declared non-hazardous.

(8) Total quantity dangerous cargo in a designated area shall not exceed five container loads.

15. Fire Fighting.—(1) Special fire fighting provisions shall be made in the designated areas

where dangerous/hazardous cargo containers are kept. These shall include:

(2) The provision of all fire fighting equipment as required by national or local regulations is properly maintained and fully operational condition.

(3) The provision of clear information as to emergency routines to be followed and a regular practice of such routines.

(4) Good liaison between the container base and the local fire brigade. The means to call the fire service shall be readily available at all times.

(5) Good housekeeping and cleanliness. For example patches of oil mixed with sawdust are a potential source of ignition, heaps of rubbish can be readily ignited, piles of dunnage can assist in the rapid spread of fire etc.

(6) Proper care shall be taken to minimise sources of ignition such as smoking, unprotected or ill maintained electrical installations or repair equipment.

(7) Proper care of machinery and with its operations, particularly where re-fuelling is concerned.

(8) Clear access of fire appliances within the premises shall be maintained and a route kept clear all times to allow rapid access for emergency vehicles from outside.

16. Special Equipment:—(1) Adequate and proper breathing apparatus shall be provided and men trained in its use so as to render immediate assistance should personnel be affected by noxious fumes.

(2) Protective clothing, comprising rubber boots and gloves and apron together with oilskins shall be available for use in dealing with split material.

(3) Receptacles of inert material shall be available for use in minimising the spread of split liquid.

(4) Nothing in this regulation shall prevent calling upon the proper emergency services as soon as trouble arises.

17. Lighting:—(1) Wherever and whenever dangerous goods are handled, or other goods handled adjacent to dangerous goods, adequate and flame proof lighting shall be provided.

(2) It shall be remembered that labels may appear to change colour in artificial light.

APPENDIX (A)

SEGREGATION TABLE

		1.4		1.1		3.3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	7	8
		1.5	2.1	2.2	2.3									
Explosives	4													
	1.5		2	1	2	2	2	2	2	2	2	×	2	2
Inflammable Gases	2.1	2		×	2	2	1	2	1	2	4	×	2	1
Non-Inflammable Gases	2.2	1	×		2	2	×	1	×	×	2	×	1	×
Inflammable Liquids	3.1													
	3.2	2	2	2			2	2	2	2	3	×	2	1
Non-Inflammable Liquids	3.3	2	2	2			1	2	2	1	3	×	2	1
Inflammable Solids	4.1	2	1	×	2	1		1	1	1	2	×	2	1
Spontaneously Combustible Substances	4.2	2	2	1	2	2	1		1	2	2	×	2	1
Substances which are dangerous when wet	4.3	2	1	×	2	2	1	1		2	2	×	2	1
Oxidizing Substances	5.1	2	2	×	2	1	1	2	2		2	1	1	2
Organic Peroxides	5.2	2	4	2	3	3	2	2	2	2		1	2	2
Poisons	6.1	×	×	×	×	×	×	×	×	1	1		×	×
Radioactive Substances	7	2	2	1	2	2	2	2	2	1	2	×		2
Corrosives	8	2	1	×	1	1	1	1	1	2	2	×	2	
Miscellaneous Dangerous Substances	9													

NUMBERS IN THE TABLE ARE DEFINED IN THE NEXT PAGE

APPENDIX 'B'

The numbers in the table at pre-page are defined as follows:—

IMDG Code Definition

Containerbase Segregation

- | | |
|---|--|
| 1. Away from | Not touching each other nor overtopping one with the other. |
| 2. Separate from | 3 Metres (10 ft.) apart unless separated by fire-resistant wall. |
| 3. Separated by a complete compartment | 3 Metres (10 ft.) apart unless separated by fire-resistant wall. |
| 4. Separated longitudinally by an intervening complete compartment. | In different sections of the containerbase separated by a roadway or other effective fire block, or at least 25 metres (80 ft.) apart. |
| 5. No general segregation recommended | If in doubt refer to the IMDG Code, O The Blue Book for particular substance. |

1. Storage space should also be selected as between outside and inside the buildings in accordance with the following guidelines:—

1.1 Commodities which the carriage by sea rules require to be stowed only on the deck of a ship should not be stored inside a building unless the building is specially equipped for such purpose.

1.2. Table:

IMCO Class	Description	Storage
1.4	Safety Ammunition	Inside—Lock up
1.5	Very insensitive substances	Inside—Lock up
1.	Other than Safety Ammunition & Class 1.5	Not to be stored except by special arrangement.
2.	Compressed Gases	
	—flammable	Outside
	—poisonous	Outside
	—inert	Either
	—small cylinder (e.g. lighter fuel)	
3	Inflammable liquids	Inside
3.1	Low F.P. below—(0°F)	Outside
3.2	Intermediate F.P.—18°C upto 23°C (0°—73 F)	Outside Small quantities inside
3.3	High F.P. 23°C —61°C (73°—141 °F)	Either
4.1	Inflammable solids	Either

1	2	3
4.2	Spontaneous Combustible	Outside (keep dry)
4.3	Emit inflammable Gases in contact with water	Outside (keep dry)
5.1	Oxidising Substances	Large quantities Outside. Small quantities (less than 2 Tons) either
5.2	Organic Peroxides	Outside (may need to be kept cool)
6.1	Poisons (Toxic)	Either (look for other hazards and store accordingly).
6.2	Infections	Accept only by special arrangement.
7.	Radio active	According to transport Class & A.E.A. recommendations
8.	Corrosives	Either (consider degree of corrosive and secondary hazard)
9.	Miscellaneous (not to be construed as necessary low hazard)	According to particular hazard and quantity.

APPENDIX 'C'

COPY OF SECTION 12 AND EXTRACT OF SECTION 13 OF INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS CODE

SECTION 12. CONTAINER TRAFFIC:

- 12.1.1 The recommendations of this text apply to containers in which packages of dangerous goods are loaded.
- 12.1.2. In container traffic a number of small packages is enclosed for transit in a large box fitted with doors and lifting points. The size and construction of the container may vary with the trade in which it is employed. Many containers are the demountable bodies of road or rail vehicles.
- 12.1.3. Containers used for the carriage of dangerous goods should be of adequate strength to resist the possible stresses imposed by the conditions of the services in which they are employed.
- 12.1.4. Dry dangerous goods in bulk may be carried in containers specially approved for this purpose by the competent authorities.
- 12.2 Permitted Shipments.
- 12.2.1. Dangerous goods should only be transported in containers when they are packed as recommended in this code except as provided in Section 12.1.4.
- 12.2.2. Containers in which dangerous goods are loaded should not be transported on board passenger vessels unless such goods are specifically permitted by this Code to be so transported.
- 12.2.3. A dangerous substance should not be stowed in the same container with any other substance with which it is deemed incompatible by this Code unless the requirement for segregating those substances is not more stringent than "away from" (as defined in Section 15.8) and such segregation within the container can be assured during transport.
- 12.3. Container Certification:
- 12.3.1. The requirements set out in section 9 of the General Introduction to this Code with respect to the documentation of packaged dangerous goods should be met.
- 12.3.2. Containers in which dangerous goods are loaded should be examined externally for damage, signs of leakage or shifting of contents. Any container found to be damaged, leaking or shifting should not be accepted for shipment until repairs have been effected and or damaged receptacles removed.
- 12.4. Marking and Labelling:
- 12.4.1. Containers in which dangerous goods are loaded should bear labels as specified for each class in this Code, affixed on the outside, in a conspicuous place.
- 12.4.2. The special dangerous goods list or manifest (required by Regulation 5 (c) of Chapter VII of the Convention) should indicate clearly those containers in which dangerous goods are loaded and their location in the ship. The total quantity of each dangerous substance, in addition to the description as required under the above Regulation, should also be shown in the list or manifest.

- 12.4.3. Individual packages loaded in a container are exempt from the labelling requirements but the use of dangerous goods labels on such packages is recommended in case they need to be quickly identified in an emergency.
- 12.5. Stowage of Containers
- 12.5.1. Containers in which dangerous goods are loaded should generally be carried and segregated in accordance with the stowage requirements laid down in this Code for such goods, e.g. if dangerous goods which are required to be stowed on deck are carried in a container, then that container must also be stowed on deck.
- 12.5.2. Containers in which dangerous goods are loaded should also be generally segregated in accordance with this Code. In those cases where such segregation is not possible by virtue of the construction of ship (e.g. where there are no intervening bulkheads on a container deck) alternative segregation arrangements may be accepted provided the competent authority is satisfied that an equivalent degree of safety is thereby assured.
- 12.5.3. Packages of dangerous substances and any other goods within the containers should be adequately braced and secured for the voyage. The packages should be loaded in such a way that there will be a minimum likelihood of damage to fittings during transportation. Such fitting on packages should be adequately protected.
- 12.5.4. Containers equipped with refrigerating or heating equipment, and which give rise to a toxic and/or inflammable hazard should be stowed on deck, they may be stowed and operated under deck provided that adequate ventilation and other safety precautions, to the satisfaction of the competent authority, are observed.

SECTION 13—PORTABLE TANKS:

- 3.1. Applicability and Definitions:
- 3.1.1. Applicability
- 13.1.1.1. The recommendations of this Section apply to portable tanks (as defined in 13.1.2.1) fitted with pressure relief devices, intended for the carriage of dangerous liquids.
- 13.1.1.2. Attention is drawn to the fact that no provisions have been included in respect of any additional fire-fighting and protection measures or other special equipment which may be necessary on ships carrying portable tanks.
- 13.1.1.3. Portable tanks of types other than those covered by this section may be considered for the carriage of dangerous liquids under special conditions to be prescribed by the competent authority.
- 13.1.1.4. Where exceptional hazards exist for an individual substance, additional requirements may be specified by the competent authority.
- 13.1.2. For the purpose of this Section a portable tank means a tank having a capacity of 450 litres (100 gallons) or above for the transport bulk liquids with a vapour pressure of less than 3 kp/cm² — Absolute—(43 psia) at a temperature of 50°C (122°F). The tank should not be permanently secured on board the ship and its contents should not be loaded or discharged while the tank remained on board. The loaded tank should be capable of being lifted on and off the ship.
- 13.1.2.2. Maximum allowable working pressure is the maximum gauge pressure permissible at the top of a tank in its operating position. This pressure is based on calculations for every element of the vessel using nominal thickness exclusive of:
- (a) allowances for corrosion, and
 - (b) thickness required for loading other than pressure.
- 13.1.2.3. Start-to-discharge pressure is the value of static pressure below which no bubbling occurs when a pressure relief valve is tested by means of air under a specified water seal on the outlet.
- 13.1.2.4. Total containment pressure is the sum of the vapour pressure in kp/cm² (psig) at a reference temperature at the liquid surface as specified by the competent authorities concerned, plus the effect on total pressure of the partial pressure contributed by the presence of air and other gases in the ullage space, the liquid expansions as determined by the bulk means reference temperature, and the effect of the solubility of air and other gases in the liquid, plus a minimum dynamic pressure of 0.35 kp/cm² (5 psig). In no case should the total containment pressure be taken to be less than 1.75 kp/cm² (25 psig). Where no acceptable data for solubility exists, it should be neglected.
- 13.11. Testing and Inspection of Portable Tanks:
- 13.11.1. Such tests and inspections as the competent authority may require should be carried out during construction.
- 13.11.2. Every portable tank, and all piping, valves and other accessories thereof which are subject to the pressure of the tank contents, except pressure relief devices, should be tested by complete filling (including domes, if any) with water or other liquid having a similar density and applying a pressure of not less than 1-1/2 times the maximum allowable working pressure. The details of the test should be as prescribed by the competent authority.
- While under pressure, the tank should be inspected for leakage, corroded areas, dents, or other conditions which indicate weakness that might render the tanks unsafe for transportation service, and it should not be placed in or returned to service if any evidence of such unsafe conditions is discovered until the tank etc. has been repaired and the test repeated and passed successfully.

- 13.11.3 A tank should not be accepted for shipment unless the pressure relieving devices have been examined by a competent person in the previous six months. A visual and external examination may suffice. However, those cargoes which tend to render the devices inoperative, the competent authority may require more frequent examination.
- 13.11.4 Tanks and their fittings should be inspected internally and externally with sufficient frequency and with due regard to the contents carried, but in case at intervals greater than 2-1/2 years, under conditions prescribed by the competent authority.
- 13.11.5 All pressure relief valves should be retested and inspected at intervals of not more than 2-1/2 years, with due regard to the contents carried and under conditions prescribed by the competent authority.
- 13.11.6 Tanks should be retested hydraulically at intervals of not more than five years under conditions prescribed by the competent authority. Other types of retest may be permitted, exceptionally, as prescribed by the competent authority.
- 13.12 Marking the Portable Tanks:
- 13.12.1 Metal identification plate. There should be on every portable tank a rustproof metal plate permanently attached to the tank in a place rapidly accessible for inspection. Upon the plate should be marked by stamping, embossing or other means, at least the information indicated below. This plate should not be painted so as to obscure the marking thereon
- Manufacturer's name
- Date of Manufacture
- Tank Serial No.
- Maximum Allowable working pressurekp/cm² (psig)
- Test pressurekp/cm² (psig)
- Total water capacity..... litres (gallons)
- Maximum Weight of liquids to be carried.....(Kilos tons)
- Maximum Gross Weight.....Kilos (tons)
- Control or permit identification of competent authority
- Hydraulic test date
- Authority who witnessed the Hydraulic test
- Code, rules or regulations (by name or other identification) under which tank is designed
- 13.12.2 Test date and markings:
- 13.12.2.1 The date of the last hydraulic test and the witnessing authority mark should be clearly stamped on the metal identification plate specified above.
- 13.12.2.2 The date of the last visual examination as prescribed by Section 13.11.4. should be visibly marked on the tank in manner satisfactory to the competent authority.
- 13.12.3 Special purpose tanks, Special purpose tanks should be marked to indicate the substance they are permitted to carry.
- 13.13 Certification of portable Tanks:
- 13.13.1 A certificate from an approved inspecting agency affirming that the tank complies with the competent authority's requirement should be filed so as to be available to that authority.
- 13.14 General Handling precautions for portable Tanks:
- 13.14.1 Following recommendations and precautions are applicable only for tanks designed and constructed according to the provisions shown in this Section. (e.g. tanks with pressure relief devices).
- 13.14.2 Portable tanks should only carry liquid cargoes which are specifically authorized by the competent authority of the country concerned.
- 13.14.3 It is also envisaged that in due course the entry of each individual substance in the Dangerous Goods Code will indicate whether that substance may be carried in a portable tank and what type of tank is required.
- 13.14.4 It is also envisaged that the Dangerous Goods Code will give individual requirements for the stowage of such substances in portable tanks and will indicate any differences between their stowage and that of approved packing.
- 13.14.5 Until such time as the amendments to the Code have been completed stowage of portable tanks should be as recommended in 13.15.
- 13.15 Stowage of Portable Tanks:

13.15.1. Portable tanks should be towed in accordance with the provisions of Section 14 of the Code except that the position of stowage should be in accordance with the following tables:

IMCO Class		Passenger Ships		Cargo Ships	
		on deck	under deck	on deck	under deck
Explosives	1	*	*	*	*
Gases	2	*	*	*	*
Inflammable liquids	3.1	prohibited	prohibited	permitted	prohibited
	3.2	prohibited 1)	prohibited	permitted	prohibited 1)
	3.3	permitted	prohibited 1)	permitted	permitted
Inflammable solids	4.1	*	*	*	*
Spontaneously combustible substances	4.2	prohibited	prohibited	prohibited 1)	prohibited
Substance dangerous when wet	4.3	prohibited	prohibited	permitted 3)	permitted 3)
Oxidizing substances	5.1	prohibited 1)	prohibited	permitted 3)	permitted 3)
Organic peroxides	5.2	prohibited 1)	prohibited	prohibited 1)	prohibited 1)
Poisons	6	prohibited 1)	prohibited 1)	permitted 3)	permitted 3)
Radioactive substances	7	*	*	*	*
Corrosives	8	permitted	permitted	permitted	permitted
Misc. Dangerous Substances	9	permitted 3)	permitted 3)	permitted	permitted 3)

*not applicable

1. except under special conditions to be specified by the competent authority.
2. if not having poisonous or similar properties shown by a secondary label.
3. under conditions to be specified by the competent authority.

- 13.15.2. Table in 13.15.1 applies to portable tanks containing liquids only. It does not apply to such tanks containing solids (also if dispersed or wetted) gases or liquified gases.
- 13.15.3. Where the individual entry for a substance in the Code is more restrictive than the table with regard to stowage the individual entry should apply.
- 13.15.4. If a portable tank is to be shipped containing a liquid for which the individual entry shows one or more secondary labels, due consideration should be given to all properties of that liquid and stowage should be arranged accordingly.
- 13.15.5. Portable tanks found to be leaking or significantly damaged so as to possibly affect the integrity of the tank or its lifting and securing arrangements should not be accepted for shipment.
- 13.15.6. Portable tanks having residue of loading adhering to the outside of the tanks should not be accepted for shipment unless cleaned and found to be satisfactory.
- 13.15.7. Portable tanks should not be overstowed unless they are carried in specially designed ships and unless they are specially protected to the satisfaction of the competent authority. Due attention should be paid to Section 13.9.1.2.
- 13.15.8. Portable tanks should not be accepted for shipment in ullage condition liable to produce an unacceptable hydraulic force due to surge within the tank.
- 13.15.9. Portable tanks should not be accepted for shipment.

- 13.15.9. Empty tanks not gas free should comply with the same provisions as tanks filled with their previous product.
- 13.16 Segregation of Portable Tanks :
Portable tanks containing dangerous liquids should be segregated in accordance with the International Maritime Dangerous Goods Code (See Section 15).
- 13.17 Securing of Portable Tanks.
- 13.17.1 In addition to the usual securing means provided for transportation, additional securing means, satisfactory to the competent authority and the master of the vessel, may be required in order to ensure more thoroughly against significant movement of the portable tanks during the sea voyage.
- 13.17.2 In determining the adequacy of the securing devices, the motions and accelerations of 13.2.7 should be assumed.
- 13.17.3 Special instruction displayed on the tanks should be observed.

